FASİKÜL 44 – SAYFA 2

Çeviri: Anita Tatlıer

Türkiye'de Demiryolu Politikasının Kısa Bir Tarihçesi

Türkiye'de ilk kez 1836'da demiryolu yapım şirketleri görünmeye başladı. Demiryolu yapım tarihi Cumhuriyetin ilanına kadar mali, diplomatik ve sosyal açıdan üç yönden güçlükler sunar. Bu alanda yapılan ilk öneriler yukarda da belirttiğimiz gibi 1836 tarihine dayanır; bu, bir kanal sayesinde Akdenizi Fırat nehrine birleştirmeyi ve aynı zamanda bir yol ya da bir demiryolu inşa etmeyi tasarlayan bir ingiliz şirketinden gelmişti. Ancak 1854'de, Babıali tarafından yayınlanan Tanzimat programı uyarınca, demiryollarının inşaatına prensip olarak izin verilmişti, özellikle ingiliz sermayeli bir şirket İzmir-Aydın hattının yapımına izin verildiğini gördü (İzmir-Aydın Demiryolları Osmanlı Şirketi).

Şirket sermayesinin artmasına rağmen, ilk yatırılan kredi yeterli olmadığı için, 130 km. uzunlukta İzmir-Adana hattı, harcanan tüm çabalara rağmen, ancak 1 Temmuz 1866'da, diğer bir deyişle söz konusu imtiyazın bağışlanmasından 11 yıl sonra tamamlanabildi. Oysa 1869'da, Devlet demir yollarının yapım izni aynı şekilde bağışlandı, öte yandan 1871'de bir kraliyet buyruğu İstanbul'u Bağdata demiryolu sayesinde bağlamaya karar veriyordu. Fakat, 4 Nisan 1871'de başlanan ve Haydarpaşa'yı İzmit'e bağlayan demiryolu, 91 km. mesafede, üç yıl sonra ancak 1874'de tamamlanmıştı.

Resim: Irmak-Zonguldak kömür taşıma hattı üstünde büyük beton demiryolu köprüsü

Resim: Erzincan ve Kemah arasında Fırat üstünde başlıca köprülerden biri.

Osmanlı İmparatorluğuyla imtiyaz sahibi Yabancı Şirketler arasında çıkan tartışmalar nedeniyle, yapımı daha önce tasarlanan demiryollarının bir kısmı terk edilmek zorunda kalındı, çalışmaların geri kalanı ise son derece yavaş ilerledi ve uzun yıllar sonunda bu inşaattan çok önemsiz sonuçlar elde edildi.
Yapılan planda, Mudanya hattını Bursa'ya bağlamak için tasarlanan, belirli bir süre yarım kalan, 41 km.lik hat ve aynı şekilde büyük umutlar bağlanan İzmit-Ankara hattı da belirtilebilir. Tüm bu olaylar sebebiyle 1876 ila 1888 yıllarının, Türkiye'de demiryolları yapımı açısından durağan bir dönem olduğu görülür.

1888'den sonra, demiryollarının yapımı daha fazla faal bir aşamaya girdi ve 5.350 km. demiryolunun yapımı imtiyazı (bunun 530 kmsi Türkiye'nin Avrupa kesiminde ve 4820kmsi Anadolu'da) çeşitli şirketlere verildi. Demiryolu yapımında ortaya çıkan en önemli hat, Sultanların

hükümdarlığı döneminde, Suriye ve Hicaz demiryollarıydı. Dar yollu bu hat (1m., 05) 1 Mayıs 1900'da başladı. İlk zamanlarda, yılda inşa edilen kim sayısı ortalama 183dü; fakat son yıllarda bu hız 300 kmye çıkarak, bu dönemin hız rekoruna ulaştı.

Söz konusu inşaatların hızını artırmak için harcanan çabalara rağmen, 1908 Anayasasından sonra, Dünya savaşının başlaması bütün incelenen projelerin gerçekleşmesini engelledi. Bu dönemin en özgün projesi Chester projesidir.

Sultanlar döneminde demiryollarının tarihi (sermaye rekabetleri, kilometre teminatı için çatışmalar ev çeşitli siyasi çıkarların mücadelesi) sadece basit anıları içermez.

Türkiye'de, her hattın kendine özgü bir inşaat tarihi mevcuttur. ilk teşebbüs tarihiyle (1856) Lozan anlaşmasının imzalandığı tarih (1923) arasında geçen 67 yıl boyunca ve güncelde Cumhuriyet Hükümetinin yetkisinde bulunan inşa edilen demiryollarının uzunluğu toplam yaklaşık 4.138 km.dir.

Bu toplam yıllık ortalama 61 kmlik bir yapıma karşılık gelir, ki bu gülünç bir sayıdır. Buna karşılık, Cumhuriyetin ilanından beri inşa edilen demiryolu 3.277 kmye ulaşır.

Resim: Sıvas-Erzurum hattı boyunca uzanan Fırat vadisi

Böylece söz konusu inşaatlar, örneğin Fırat ve Dicle civarında olduğu gibi bazı özellikle sarp bölgelerde karşılaşılan büyük zorluklara rağmen, yılda ortalama 200 kmye ulaşır. Bu çalışmalar ayrıca, bu zor görevi hayranlık uyandıran büyük başarıyla tamamlayan Türk sermayesi, teknisyeni ve iş gücüyle gerçekleştirildi. Cumhuriyet Hükümetinin demiryollarıyla ilgili ilk yasası 23 Mart 1924 tarihlidir. Bu yasada Samsun-Sivas ve Ankara-Sivas hatlarının 65.000.000 Türklirası bir sermayeyle beş yılda yapımı öngörülmüştü. Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından tüm ülkede demiryollarının yapımına tahsis edilen fonun toplamı 394.100.000 Türklirasıdır.

Aşağıda yer alan grafik, demiryolu çalışmalarına yıllık harcanan tutarı ve ilgili demiryolu kilometre sayısını belirtir. Cumhuriyet rejimi sırasında inşa edilen hatların uzunluğu ise aşağıdaki gibi dağılır:

Samsun (gümrük) -Kalın 379+ 658 km.

Ankara-Kayseri	379 + 940
Kayseri-Sivas	222+420
Kütahya-Balıkesir (yön değiştirme hattı)	252+542
Fevzipaşa-Diyarbakır	504+028
Yolçatı-Elazığ (bölüm hattı)	23+926

Kayseri (Boğazköprü) –Ulukışla (Kardeşgediği)	171+818
Irmak-Filyos-Zonguldak	416+565
Sivas-Erzurum	548+000
Çetinkaya –Malatya (yön değiştirme hattı)	139+820
Afyon –Karakuyu (yön değiştirme hattı)	112+400
Bozanönü-Isparta (bölüm hattı)	13+200
Baladız-Burdur	23-900
Diyarbakır-Cizre	50+000

Cumhuriyet Hükümeti bir yandan tüm ülkede demiryolları inşaatının mümkün olduğunca en hızlı biçimde gerçekleştirilmesini amaçlarken diğer yanda yapımı özel şirketlere bırakılan hatların geri satın alınmasında tariflerin birleştirilmesini öngörüyor. Söz konusu programın ikinci kısmına atfen, Samsun-Çarşamba dar yollu hattın (39+465 km.) geri satın alınması dışında, Ulusal bir Şirket tarafından inşa edilen ve işletilen hat, geri satın alınan tüm hatlar detaylarıyla aşağıdaki tabloda verilmiştir.

1039 km. Uzunluk	Anadolu
67+158 “ “	Mersin-Adana
702+696	İzmit-Kasaba ve uzantısı
608+584	Aydın (bölümleriyle birlikte)
336+286	Doğu

Bu sonuncuları ulusal demiryolları bölümüne dahildi.

Resim: Sivas-Erzurum hattı boyunca Fırat vadisi

Bunun dışında diğer hatlar Devlet demiryolları Bölümüne sözleşmeler ay da diğer düzenlemeler sayesinde bağlandı:

231 + 940 Km. Uzunluk	Erzurum-Sarıkamış (0.75 m.dar yol)
123+444	Sarıkamış-Sınır (1.524m. geniş yol)
346+009	Konya-Yenice (normal yol)
141+431	Adana-Fevzipaşa (normal yol)

59+220	Toprakkale-Payas-İskenderun (normal yol)
34+552	Fevzipaşa-Meydanekbez
41+110	Mudanya-Bursa

Güncelde sadece türk topraklarında:

Çobanbey-Nusaybin (normal yol) ve Devresiye-Mardin (normal yol) 405+474 km. uzunlukta demiryolu özel şirketler tarafından işletilir.

Böylece Türkiye'de 7.365 + 570 km. demiryolu üstünde 6.930 km. Devlet tarafından işletilir.

İnşa aşamasında olan hatlar şunlardır:
1- Diyarbakır-Cizre
2- Zonguldak-Kozlu
3- Elazığ-Van

159 km. uzunlukta Diyarbakır-Cizre hattı neredeyse tamamlandı.

Kozlu'ya, Zonguldak civarındaki bir köy, uğraması amacıyla 5km. uzatılan Zonguldak-Kozlu hattı, 30 temmuz 1940'da şirkete teslim edildi.

330 km uzunlukta Van gölü civarında Tug'a kadar uzanan Elazığ-Van hattı için, Tug ve Tug-Van-Kotur bölgesinin incelenmesi tamamlanmış bulunuyor; ve 70 km. uzunlukta Elazığ-Palo hattının yapımı ihaleye verildi.

a) bunun dışında, Adapazarı-Bolu-Gerede-İsmetpaşa hattının incelenmesi tamamlandı;
b) Bozöyük-İnegöl-Bursa-Mudanya;
c) Kocalarboğazı-Yenişehir-Mekece yön değiştirme hattı
d) Bursa-Kemalpaşa-Okçugöl hatlarının yapım hazırlıklarıyla ilgili teknik incelemeler, tahsis edilen kredi çerçevesinde tamamen gözden geçirildi ve güncelde bunlar tamamen sonuçlandırıldı.

Öte yandan, Cumhuriyet Hükümetinin bu alanda en önemli insiyatiflerinden biri,

Resim: Fevzipaşa-Diyarbakır üstünde demiryolu köprüsü

İzmir-Aydın hattı üstünde Selçuk ve Çamlık istasyonlarını bağlayan 10 km. Hattın yeniden yapımının değiştirilmesi oldu. Böylece, eski imtiyazlı şirket tarafından inşa edilen ve lokomotiflerle vagonların geçişini neredeyse imkansız kılan Aziziye'nin dapdar tünelleri yerine, hatların aydınlatılması da göz önüne alınarak yeniden daha geniş hatlar açıldı

Hatta yolun eğimi azaltıldı, ki bu da aynı lokomotifleri kullanarak konvoyların uzatılmasına izin verir. Cumhuriyet Rejimi altında Türkiye'de inşa edilen 3.277 km. demir yolu göz önüne alındığında bu olağandışı güç koşullar altında gerçekleştirildiği için, mantıklı biçimde bu normal coğrafi yapıdaki bölgelerde yapılabileceğinin üç katını, 9.831 km. temsil eder. Böylece Sivas-Erzurum hattı bir kenara bırakıldığında, toplam ulusal demir yolları için inşa edilen tünel sayısı 238dir ve bunların uzunluğu 48.351m.dir.Diğer yanda, Fırat vadisini izleyen sadece Sivas-Erzurum hattı üstünde, toplam 2.720m.yi temsil eden 135 tünele rastlıyoruz.

Bu olgu itibarıyla, inşaat maliyeti belirli bir oranda artmıştır.
İşte Cumhuriyet Hükümetinin demiryolları politikası işte budur, "demiryolları yapımında her gün bir adım daha ileri" ulusal ilkesine dayanır.

16 yılın temsil ettiği kısa süre içinde bu siyasetin fazlasıyla tatmin edici sonuçlar verdiği görülür. Türkiye'nin dağ sıralarıyla çevrili coğrafi konumu göz önüne alındığında ve doğal engellerin önemi nedeniyle, bu alanda harcanan toplam çabanın gerçek değerini tahmin etmek kolaydır.

Ancak onyedi yıllık bir mevcudiyeti olan Cumhuriyet rejimi altında, büyük eserler gerçekleştirildi, bunlar Ulusun sosyal ve ekonomik yaşamı için sonuçlar açısından zengin eserlerdir. Fakat hiç kuşkusuz en önemli ve sonuçları açısından en verimli eserlerden biri kendi demiryolu politikamız tarafından oluşturuldu. Dünya Savaşından sonra, Ülkenin yaşamı kendi normal yapısına yeniden kavuştuğunda, başlıca ulusal kaygılardan biri demiryollarının yapımı oldu; bu andan itibaren bu faaliyet dalı ve bundan kaynaklanan bütün çabalar günümüze dek kesintisiz gelişerek sürdü.

Kurulan demiryolu hatlarının sayısı ve bunların yapımı için harcanan tutarlar, bu konuya verilen önemi çokça kanıtlar ve açıkça bu alanda harcanan muazzam çabayı belirtir.

En azından ihtiyaçlarımızı karşılayabilecek demir yollarımızın kurulmasını hedefleyen bir politika olan demiryolu politikamızın, memnuniyet verici biçimde gerçekleştirilmesi ve tasarlanmasında en faal işlevi üstlenen kişilerden biri, Ulusal Önderimiz İsmet İnönüdür. Büyük önderimizin sarsılmaz iradesi tüm güçlükleri aşmayı bildi ve haklı olarak övünebileceğimiz bir eserin tamamlanmasını büyük ölçüde destekledi. Bu denli kısa bir süre içinde 3.300 km. demiryolunun tamamlanması, çok geçmeden Ulusal Önderimizin amacına ulaşılabileceğini umut etmemizi sağlıyor: "Ülkemizi bir demiryolu ağıyla örnek" Bu Vatan ve Ulusun her zaman zafer elde eden Önderlerine karşı minnet duyması için en büyük unsurlardan biridir.

Resim: Sivas Erzurum hattı üstünde Köroğlu geçişi